

Fábrica de Noobs

Desmistificando: Orang Medan

Natanael Antonioli

Junho de 2024

1. SUMÁRIO

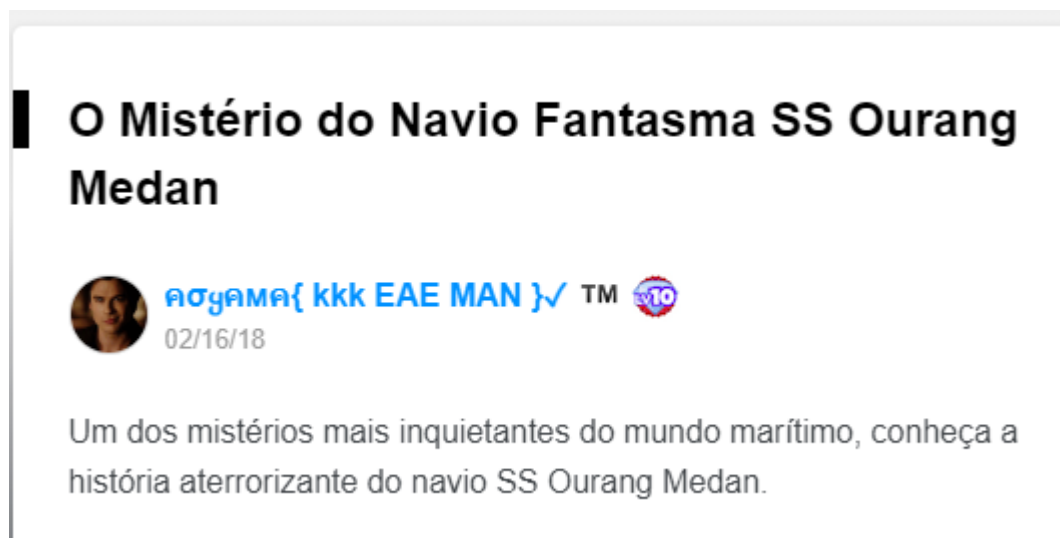
1. Sumário	2
2. Identificação da história	3
3. Qual a primeira versão da história?	4
4. Qual a segunda versão da história?	8
5. Porque há duas versões contraditórias?	10
6. Há evidências de que o Ourang Medan existiu?	13
7. Quantos italianos estavam envolvidos, e eles mentiram ou falaram a verdade?	16
8. É possível localizar Silvio Scherli?	17
9. O que pode ter causado o acidente?	18
10. Como explicar as imagens do navio e dos tripulantes?	19
11. Conclusões	23

2. IDENTIFICAÇÃO DA HISTÓRIA

Ourang Medan, cuja tradução seria “homem de Medan”, foi um navio encontrado na década de 40 após uma mensagem enigmática de socorro. Ao adentrar o navio, descobriu-se que o convés estava repleto de cadáveres, com seus rostos na direção do Sol, bocas abertas, olhos mirando para cima, braços apontados para o céu e uma expressão de horror. Quando o navio foi rebocado, um incêndio ocorreu, a embarcação explodiu e afundou.

A história fica por conta de uma postagem na Amino (https://aminoapps.com/c/boruto-oficial-br/page/blog/o-misterio-do-navio-fantasma-ss-ourang-medan/PQZl_b8Cmu6Gz4bmGmkr0QjELzpemq8Vlg).

Figura 1: reprodução da história.



3. QUAL A PRIMEIRA VERSÃO DA HISTÓRIA?

A primeira versão conhecida da história foi publicada no jornal Yorkshire Evening Post (<https://www.britishnewspaperarchive.co.uk/viewer/bl/0000273/19401121/132/0005>) em 21 de novembro de 1940.

Figura 2: reprodução da história.

MYSTERY SOS FROM DEATH SHIP

Unwounded Bodies Found on Deck

EXPLOSIONS DEFEATED BOARDING PARTY

An eye-witness account of the last phase of a mysterious sea tragedy has been brought to Trieste by a merchant marine officer who went to the rescue of the steamer *Ourang Medan* off the Solomon Islands last November.

TRIESTE, Thursday.

A SOS was flashed from the *Ourang Medan* asking for a doctor "urgently" and later she asked for a warship.

This officer found ship's officers and crew dead on the deck, with no visible wounds. He had to make a hurried escape when explosions set fire to the ship and burned her to the water-line.

"We were about 200 miles south-west of the Solomon Islands," said the officer, "when we intercepted the following signal, 'SOS from the steamship *Ourang Medan*. Beg ships with short wave wireless get touch doctor, urgent.'

"With our short wave set we relayed the call for help. Medical stations in Germany, Rome and France replied. We informed the *Ourang Medan* and asked her to transmit her request.

Unfinished Message

"The *Ourang Medan* replied with its auxiliary transmitter, 'Probable second officer dead. Other members crew also killed. Disregard medical consultation. SOS urgent assistance warship.'

"The ship gave her position," said the officer, "and went on, 'crew has

"At this point the message broke off with words which we failed to make out. Still we repeated the *Ourang Medan's* message with our wireless and annulled the appeal to the medical centres.

We made wild guesses at what had happened ... mutiny ... piracy ... prisoners revolt.

"At the end of 16 hours we sighted a big ship on the horizon. It flew no flag, was listing slightly to starboard, and the propeller motionless. From our bridge we could see it was the *Ourang Medan*.

"There was no sign of life on the quarter deck and no reply to our shouts through a megaphone.

Dead: No Wounds

"We launched two lifeboats with eight men in each and rowed across to the *Ourang Medan* and boarded her

"Bodies of sailors were lying about on the deck. We could find no sign of a wound on any of them. Death seemed to have taken them by surprise at their posts.

On the captain's bridge we found the body of the second officer. We counted 12 bodies, three of them of deck officers, but we reckoned the *Ourang Medan* should have had a crew of about 40.

"The captain decided to search the officers' quarters but we heard an explosion in the ship's hold. A column of smoke belched from the second hatchway

"We rowed back to our ship. The explosions were repeated at short intervals so we withdrew to a safer distance. Soon nothing was left but the blazing hulk of the *Ourang Medan*. —Associated Press.

No dia 22 de novembro de 1940, uma versão extremamente semelhante à anterior foi publicada no *The Daily Mirror* (<https://www.newspapers.com/article/daily-mirror/150383015/>).

Figura 3: reprodução da história.



A história afirma trazer a versão de uma testemunha ocular de um oficial da marinha mercante que esteve no resgate do Ourang Medan. Uma mensagem de socorro foi enviada dizendo: "SOS do navio a vapor Ourang Medan. Imploramos por navios com rádios de ondas curtas por um médico urgente".

O Ourang Medan respondeu dizendo "segundo oficial provavelmente morto. Outros membros da tripulação também mortos. Ignore a informação médica. SOS, urgente assistência de um navio de guerra", e a mensagem cortou.

O navio foi encontrado a 321 quilômetros das Ilhas Solomon após 16 horas de busca. Ele não trazia nenhuma bandeira, e estava ligeiramente inclinado para estibordo. O oficial

encontrou todos mortos no convés, sem feridas visíveis, contando 12 cadáveres quando o Ourang Medan deveria comportar uma tripulação de 40 pessoas. Ele precisou fugir quando explosões colocaram fogo no navio e o queimaram até a água. A fonte para ambas as histórias é a Associated Press, e a fonte é alguém em Trieste.

A mesma história aparece no jornal alemão *Altonaer Nachrichten* em um artigo datado de 29 de outubro de 1940 denominado *SOS-Rufe des 'Totenschiffes'*. Ela, porém, traz um detalhe importante: a fonte é um oficial da marinha mercante italiano em Trieste, que esteve no resgate.

A próxima versão da história aparece na revista francesa *Sept-Jours*, nas edições 13 de 29 de dezembro de 1940, em um artigo intitulado *Le Premier Récit d'un Grand Mystère de la Mer*, e na edição 45 de 7 de setembro de 1941, em um artigo intitulado *Le Mystère de l' 'Ourang-Medan' Est Éclairci*.

No primeiro artigo, afirma-se que o Ourang Medan foi encontrado no dia 13 de novembro de 1939 (https://www.ufo-com.net/ufolenta/detail.php?ELEMENT_ID=12555), e que o “navio de torpedos americano número 716” foi ao encontro do Ourang Medan.

Figura 4: matéria em questão.



A matéria seguinte afirma ter resolvido o mistério, e traz uma história diferente: o barco era usado para transportar criminosos da Austrália para colônias penais. Quando o navio se tornou velho demais para isso, foi vendido para um capitão suspeito de pirataria, tráfico de escravos, e contrabando.

Apenas o capitão e os oficiais eram europeus, e os marinheiros eram malaaios e polinésios, que eram maltratados. Em outubro eles transportaram 2500 caixas seladas de Singapura para Sydney, mas alguns dias depois o capitão anunciou que viajaria para o Panamá, significando cruzar o Pacífico.

No dia 7 de novembro, um marinheiro desaparafusou a tampa de um duto de ar, colapsou e morreu. O capitão simplesmente jogou o corpo no mar, e outros marinheiros morreram nos próximos dias, e tiveram seus corpos descartados da mesma forma. Os marinheiros fizeram um motim, demandando voltar à Singapura. Nesse momento, o sinal de socorro foi enviado.

Os amotinados escaparam em dois barcos, mas apenas um sobrevivente chegou em Vitu Levu, na ilha de Fiji, e contou essa história para as autoridades.

4. QUAL A SEGUNDA VERSÃO DA HISTÓRIA?

A história veio a reaparecer somente em fevereiro de 1948 em uma publicação do jornal holandês *De locomotief: Samarangsch handels- en advertentie-blad* (<https://resolver.kb.nl/resolve?urn=ddd:010862872:mpeg21:a0050>) e com detalhes muito diferentes.

Figura 5: reprodução da história.



A matéria afirma que o **Ourang Medan tinha bandeira holandesa**, e enviou uma mensagem em código Morse em junho de 1947 dizendo “SOS do Ourang Medan, nós estamos à deriva. Todos os oficiais incluindo o capitão estão mortos na sala de mapas e na ponte. Provavelmente toda a tripulação morta” seguida de algo ininteligível, e terminada como “eu morro”.

O navio americano Silver Star localizou o Ourang Medan e sua tripulação o abordou, mas não encontraram sinais de danos. Toda a tripulação estava morta, deitada no chão, com olhos encarando o céu, boca aberta, parecendo “horríveis caricaturas de si mesmos”. Ao tentar recobar o navio, um incêndio atingiu um compartimento de carga, e o Ourang Medan explodiu e afundou.

Paralelamente, um tripulante holandês do navio, que conseguiu escapar à nado, chegou ao atol de Toangi, que contou sua história para um missionário. Segundo ele, o navio

transportava uma carga de ácido sulfúrico de um porto chinês para a Costa Rica, e a tripulação morreu devido aos gases que escaparam dos containers. O tripulante morreu, e o missionário **contou a história para Silvio Scherli, de Trieste. Scherli é a fonte para esse jornal.**

5. PORQUE HÁ DUAS VERSÕES CONTRADITÓRIAS?

A primeira versão afirma que o navio **enviou o chamado de socorro em 1939 solicitando por um médico**, ao passo que a segunda afirma que o chamado de socorro foi enviado em 1947.

A primeira versão não traz tantos elementos crípticos quanto a segunda: ao passo que **na primeira os corpos apenas estavam sem ferimentos**, na segunda eles estavam com os olhos arregalados, bocas abertas e feições horríveis.

O sobrevivente da primeira versão escapou em bote salva-vidas e chegou em Fiji, ao passo que **o sobrevivente da segunda versão escapou a nado e chegou em nas ilhas Marshall**. O sobrevivente da primeira versão **foi interrogado pelas autoridades**, e o sobrevivente foi encontrado por um missionário.

O sobrevivente da primeira versão **relatou uma rota de Sidney para o Panamá interrompida por um motim**, e o sobrevivente da segunda versão **relatou uma rota da China para a Costa Rica interrompida por um vazamento de gás de ácido sulfúrico**.

Parece tentador concluir que a primeira versão é a original, e a segunda versão é uma fabricação inspirada na versão original com elementos fantasiosos. Porém, ambas têm um elemento comum: **um italiano de Trieste comunicando à história para a imprensa**. Assim, formulamos dois cenários com ramificações:

1. Existiam dois italianos de Trieste na região, um no navio que atendeu ao chamado do Ourang Medan e outro que conversou com o missionário.
 - a. O italiano presente no navio conta a verdade, e o italiano que conversou com o missionário mente.
 - b. O italiano presente no navio mente, e o italiano que conversou com o missionário conta a verdade.
 - c. Ambos os italianos contam a verdade.

- d. Ambos os italianos mentiram.
2. Existia apenas um italiano de Trieste na região, e ele contou a mesma história duas vezes.
- a. Ele falou a verdade em 1939 e mentiu em 1948.
 - b. Ele mentiu em 1939 e falou a verdade em 1948.
 - c. Ele falou a verdade em ambos os anos.
 - d. Ele mentiu em ambos os anos.

O cenário (1) parece improvável em todos os casos, uma vez que **a chance de haverem dois italianos da mesma cidade envolvidos no caso é remota**. Ainda assim, **as opções (a) e (d) fazem sentido**, a opção (b) é impossível porque o italiano no navio teria inventado um evento que ocorreu uma década depois, e a opção (c) é impossível porque as versões são contraditórias em dez anos.

O cenário (2) **parece mais provável**, afinal, **a chance de haver um único italiano da mesma cidade envolvido no caso é mais aceitável**. Da mesma forma, **as opções (a) e (d) fazem sentido**, mas as opções (b) e (c) são impossíveis.

Dessa forma, podemos, de imediato, **descartar que os tripulantes foram encontrados com expressões de horror, bocas abertas, olhos arregalados olhando para cima e braços apontando para o Sol**.

Outras versões modernas afirmam que o mascote da tripulação, um cachorro, também foi morto, e que a temperatura era de 37° C, mas que os tripulantes do navio que atendeu ao chamado sentiam frio. Esses detalhes **também podem ser descartados**.

Assim, **ficamos com uma história em que um navio foi encontrado com a tripulação morta sem ferimentos após uma chamada de socorro pedindo por**

um médico. Por um momento, iremos ignorar o cenário e verificar se qual dentre as opções (a) ou (d) é procedente.

6. HÁ EVIDÊNCIAS DE QUE O OURANG MEDAN EXISTIU?

A matéria que lemos na primeira seção afirma que uma investigação oficial da Guarda Costeira dos Estados Unidos foi feita em 1952 e colheu depoimentos.

O artigo original pode ser encontrado em https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/Proceedings%20Magazine/Archive/1952/Vol9_No5_May1952.pdf?ver=F1QaEZtDrde3DsytjBw8cw%3d%3d, e foi publicado na revista *Proceedings* da Guarda Costeira. Porém, ele limita-se a contar a segunda versão da história, afirmar que incidentes assim são considerados lendas marítimas e que ninguém tem uma explicação para ele. **Não há qualquer trabalho investigativo que confirme ou negue o incidente.**

Figura 6: trecho do artigo da Guarda Costeira.

Perhaps one of the most perturbing sea dramas occurred in February 1948. Radio silence was broken with an urgent S. O. S. from the S. S. *Ourang Medan*, a Dutch vessel, then proceeding through the Straits of Malacca. The strange distress call, transmitted in Morse Code, eerily read, "S. O. S. from *Ourang Medan* * * * we float. All officers, including the Captain, dead in chartroom and on the bridge. Probably whole of crew dead * * *." A few confused dots and dashes later two words came through clearly. They were "I die." Then, nothing more. Later the *Ourang Medan* was found adrift approximately 50 miles from her indicated position. When the vessel which had stumbled across her sent a boat over to investigate, the sailors swarming aboard the *Ourang Medan* found a sight seldom seen. There wasn't a living person or creature on board. There were dead men every where. Bodies were strewn about the decks, in the passageways, in the charthouse, on the bridge. Sprawled on their backs, the frozen faces upturned to the sun with mouths gaping open and eyes staring, the dead bodies resembled horrible caricatures. Even the ship's dog was found dead. Yet, the bodies seemed to bear no sign of injury or wounds. Then, when a fire was discovered in No. 4 hold, she had to be abandoned. A few minutes later an explosion followed and the *Ourang Medan* sank. To this day no explanation has been offered as to what might have happened to the unfortunate ship's company.

Too often these and similar instances have been dismissed with a shrug. Admittedly, such cases emphasize the unusual. Except that they seem to perturb mankind they perhaps have little value other than to add color to the annals of the sea, because the explanation rests upon the unknown. Nevertheless, the fact that they do make people think is important for unfortunately safeguards ordinarily seem to follow the anguished cries of "Why? and How?," in the wake of some marine tragedy. It appears to be human nature to glide blissfully along, taking pride in the Merchant Marine, commercializing it, building it up in size, but neglecting to take steps to protect it or the men that sail the individual ships. Then when some major tragedy occurs there is a tremendous wave of public indignation to mark the body strewn trail over the ocean depths. During the panic filled uproar, public demand forces previously neglected consideration of maritime safety measures.

Consider the *Titanic*. More recent than most of the previously mentioned cases, more shocking than any previously known, it led to a common interest between diverse nationalities, whereby presently preventive measures to safeguard the world's seagoing heritage are quite common.

Outras pessoas, porém, procuraram checar as informações. A primeira versão afirma que o Ourang Medan foi resgatado pelo “navio de torpedos número 716”. Porém, os navios com esse número, o USS Wiltsie (<https://www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/danfs/w/wiltsie.html>) e o USS Balduck (<https://www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/danfs/b/balduck.html>) foram postos ao mar somente em 1945 e 1944, respectivamente. Não havia nenhum navio americano de número 716 em operação em 1939.

A segunda versão, que **sabemos ser falsa**, afirma que o navio foi resgatado pelo Silver Star, da Grace Line, em junho de 1947. Porém, uma pesquisa (<https://www.sueddeutsche.de/panorama/sz-serie-geheimnis-das-geisterschiff-1.4674548>) revelou que não há quaisquer registros nos diários do Silver Star que indiquem esse resgate.

Figura 7: trecho de pesquisa.

in a ship register. Nor were any notes on the spectacular rescue mission found in the *Silver Star's* files ; nor were any statements from sailors who were there at the time, which seems even more

Escrevendo para a Fortean Times em 1999, um autor (<https://web.archive.org/web/20070205223141/http://www.neswa.org.au/Library/Articles/A%20cargo%20of%20death.htm>) procurou pelo Ourang Medan em várias fontes: nos registros da *Lloyd's Shipping* (um catálogo britânico de navios), no *The Dictionary of Disasters at Sea*, na *Sea Breezes* (uma revista para marinheiros), e os registros holandeses de navios. **Nenhum deles mencionava o Ourang Medan.** O resultado mais próximo foi um navio chamado Medan, mas **ele havia sido desmontado antes da Segunda Guerra Mundial e não naufragado.**

Figura 8: resultado da pesquisa.

I started with Lloyd's Shipping registers. There was no mention of the case. Then that standby of all maritime researchers, *The Dictionary of Disasters at Sea, 1824-1962*. Everything else was in there even the *Mary Celeste* but no *Orang Medan*. I contacted Britain's best magazine for old sailors, *Sea Breezes*, and discussed the case with their editor, Captain Andrew Douglas, a retired skipper with decades of service on the oceans of the world. He was fascinated, but knew nothing although he did place a plea for information in the next issue. It was time to get , 'official'. I wrote to the Admiralty, the Registrar of Shipping and Seamen, the National Maritime Museum in Greenwich. They all told me the same thing if she was Dutch, you have to go to Amsterdam. Searching the Dutch Shipping records in Amsterdam seemed only to deepen the mystery. There was no mention of the ship at all. There was a Medan, but she had been scrapped before World War II. And my enquiries to the Maritime Authority in Singapore drew a blank.

Além disso, **os destroços do Ourang Medan nunca foram encontrados** – por mais que esse não seja um argumento tão forte, já que os destroços de muitos navios reais também nunca foram encontrados.

Assim, **todas as buscas por registros oficiais de um navio de nome Ourang Medan falham em obter resultados**. A única fonte para essa história **parece ser um ou dois italianos da mesma cidade envolvidos no caso**.

7. QUANTOS ITALIANOS ESTAVAM ENVOLVIDOS, E ELES MENTIRAM OU FALARAM A VERDADE?

A hipótese que requer menos premissas é que **haja somente um italiano envolvido no caso, Silvio Scherli, que vendeu a história para a Associated Press (uma agência que distribui notícias para jornais) em 1940, e depois para um jornal holandês em 1948.**

Em 1948, Silvio **decidiu embelezar a história original para torna-la mais chamativa e enigmática**, e de fato conseguiu, afinal sua história se tornou extremamente popular.

Dado o fato de Silvio não ter escrúpulos em inventar detalhes da história e de não existir nenhuma evidência da existência do Ourang Medan, **é mais provável que Silvio mentiu em ambas as ocasiões.** Até que surja uma evidência consistente da existência do Ourang Medan, **essa é a explicação.**

8. É POSSÍVEL LOCALIZAR SILVIO SCHERLI?

Uma busca no Ancestry revela (<https://www.ancestry.com/discoveryui-content/view/21888571:7488?tid=&pid=&queryId=d8e4c139-cf94-471e-b541-97c2146fac6c>) que houve um Silvio Scherli que nasceu aproximadamente em 1901, e chegou em Nova York em 1935, saindo de Trieste. É possível que esse seja o homem que procuramos, indicando que ao menos um homônimo estava vivo naquela época.

Figura 9: resultado do Ancestry.

Silvio Scherli		in the New York, U.S., Arriving Passenger and Crew Lists (including Castle Garden and Ellis Island), 1820-1957	
Detail	Source		
Name	Silvio Scherli	Hair Color	Chestnut
Gender	Male	Eye Color	Chestnut
Ethnicity/ Nationality	Italian;Italian (North) (Italian)	Complexion	Fair
Marital Status	Single	Person in Old Country	Teresa Scherli
Age	34	Person in Old Country Relationship	Mother
Birth Date	abt 1901	Person in Old Country Residence	Trieste
Birth Place	Italy	Person in US	Mario Maestri
Other Birth Place	Trieste	Mother	Teresa Scherli
Last Known Residence	Trieste, Italy	Ship Name	Conte Grande
Place of Origin	Italy		
Departure Port	Trieste, Italy		
Arrival Date	8 Aug 1935		
Arrival Port	New York, New York, USA		
Final Destination	Trieste, Italy		
Years in US	Tem		
Citizenship Intention	No		
Height	5 Feet, 11 Inches		

9. O QUE PODE TER CAUSADO O ACIDENTE?

O descrito na segunda versão é **inexplicável sem elementos sobrenaturais**, mas já sabemos que **ela é, certamente, uma fabricação**.

O relatado na primeira versão **pode ser explicado pela presença de gases tóxicos**, sendo que o mais se encaixa na descrição é **monóxido de carbono, que produz um estado de sono seguido de morte** (<https://www.mayoclinic.org/diseases-conditions/carbon-monoxide/symptoms-causes/syc-20370642>).

Ácido sulfúrico pode causar a morte se inalado (<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/17239648/>), porém **feridas de corrosão são geralmente achadas no nariz, boca e extremidades**.

Cianeto de hidrogênio **pode causar a morte em segundos se inalado** (<https://www.emro.who.int/ceha/information-resources/hydrogen-cyanide-fact-sheet.html>), e **não traz achados visíveis**.

Porém, todas essas opções **seriam mais prováveis de acontecer em áreas fechadas do navio, e não em uma área arejada**.

Alguns supõe que a Unidade 731, um campo de experimentos com armas químicas japonês notório por cometer crimes de guerra, **poderia ser o destino desses materiais ou, ainda, estar enviando-os para algum país aliado**.

Porém, essa suposição não é necessária. Monóxido de carbono **é gerado por combustão**, ácido sulfúrico **tem vários usos industriais** (<https://www.dcceew.gov.au/environment/protection/npi/substances/fact-sheets/sulfuric-acid>) e cianeto de hidrogênio **é usado na agricultura e na indústria, além da produção de outros gases** (<https://www.cdc.gov/niosh/topics/hydrogen-cyanide/default.html>).

Além disso, como a história tem fortes indícios de ser uma fabricação mesmo em 1940, **especular sobre as causas de uma fabricação é infrutífero**.

10. COMO EXPLICAR AS IMAGENS DO NAVIO E DOS TRIPULANTES?

Diversas imagens do navio e seus tripulantes circulam na internet. A primeira delas, que mostra um oficial supostamente morto com seus binóculos na mão e chapéu no chão surgiu na revista francesa, e **aparenta ser uma mera reconstrução do evento**. Além disso, **os dedos do oficial estão contraídos, e, após a morte, os músculos relaxam**.

Figura 10: imagem em questão.



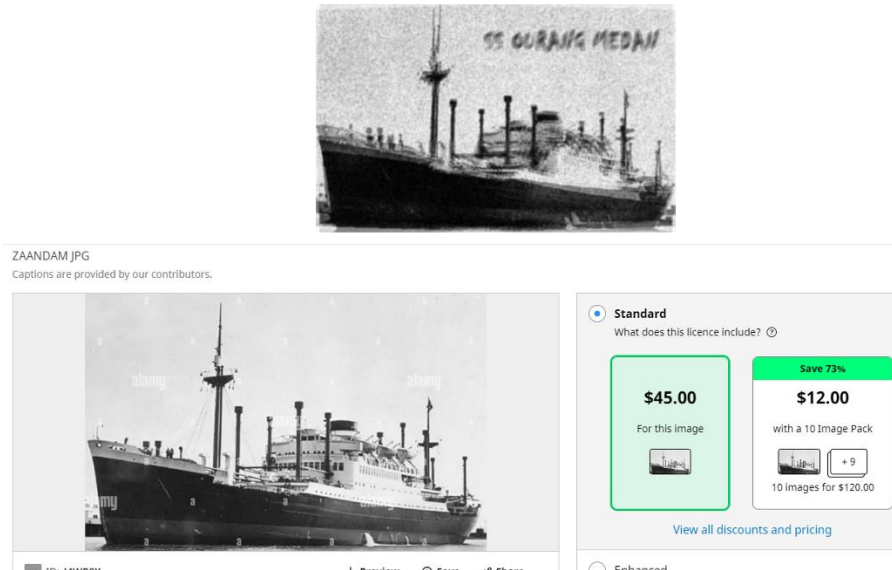
Uma imagem publicada no jornal holandês mostra um navio totalmente inclinado na direção bombordo, o que **é contraditório com o relato da primeira versão, que afirma o navio levemente inclinado na direção estibordo**. Ela **provavelmente saiu do banco de imagens do jornal**.

Figura 11: fotografia em questão.



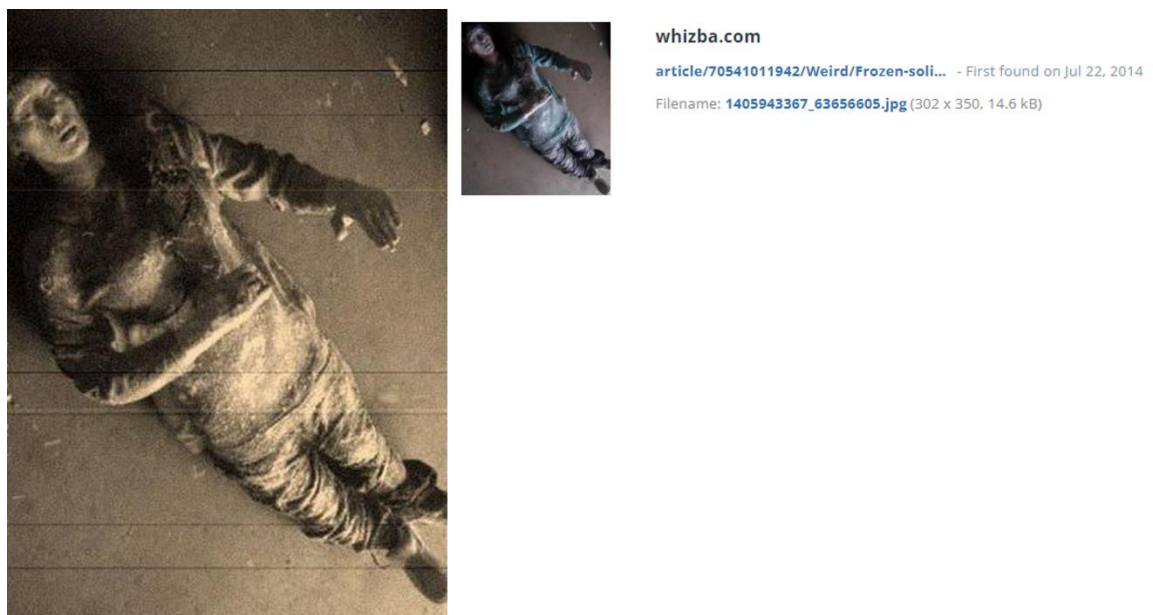
Uma imagem (<https://archmdmag.com/the-ourang-medan-death-ship/>) que mostraria o navio é, na verdade, uma versão envelhecida de uma fotografia de outro navio, retirada de um banco de imagens (<https://www.alamy.com/stock-photo-zaandam-jpg-140708651.html>).

Figura 12: origem da fotografia.



Uma imagem de um dos cadáveres **aparenta ser uma imagem envelhecida de um corpo congelado** que surgiu na internet em 2014.

Figura 13: origem da imagem.



Outra imagem, de um navio com o nome Ourang Medan (<https://aventurasnahistoria.uol.com.br/noticias/almanaque/ss-ourange-medan-o-misterio-da-tripulacao-que-morreu-com-rostos-congelados-de-terror.phtml>) é uma montagem com uma imagem comercial (<https://www.shutterstock.com/pt/image-photo/crashed-ship-on-beach-795742159>).

Figura 14: imagem em questão.



Outra imagem, da mesma fonte, também veio de um banco de imagens (https://stock.adobe.com/br/images/Scenic-view-of-an-old-and-rustic-ship-near-a-shore-under-a-clear-sky/449927112?as_content=tineye_match&clickref=1100lyDNInCw&mv=affiliate&mv2=pz&as_camptype=backlink&as_channel=affiliate&as_source=partnerize&as_campaign=tineye).

Figura 15: imagem em questão.



Outra [\(https://navalhistoria.com/the-mysterious-case-of-the-ss-ourang-medan/\)](https://navalhistoria.com/the-mysterious-case-of-the-ss-ourang-medan/)
 mostra o USS General LeRoy Elringe
<https://www.navsource.org/archives/09/22/22154.htm>).

Figura 16: imagem em questão.



Battleships

The Mysterious Case of the SS Ourang Medan



65k

USAT General LeRoy Elringe under way, date and location unknown.

Outra imagem **mostra somente um incêndio em um navio em New Hampshire**
<https://www.alamy.com/stock-photo-acorazado-new-hampshire-139520122.html>).

Figura 17: imagem em questão.

ACORAZADO NEW HAMPSHIRE

Captions are provided by our contributors.



Acorazado «New-Hampshire» de la escuadra norte americana del Atlántico haciendo fuego. (De «The Illustrated London News».)

Publicado en "Vida Marítima" Año XIV Núm. 471 30 de enero de 1915

11. CONCLUSÕES

Assim, podemos concluir que **a única fonte para a história do Ourang Medan é um italiano de nome Silvio Scherli, que contou duas versões completamente distintas em 1940 e em 1948, a última com detalhes muito mais fantásticos.**

Se, eventualmente, forem descobertas evidências que sustentem a história do Ourang Medan, então **envenenamento por gases como monóxido de carbono ou cianeto de hidrogênio são explicações plausíveis para a primeira versão.**

Porém, dada a **ausência de evidências de um navio chamado Ourang Medan em qualquer registro de navios europeus e holandeses**, somos forçados a aceitar que **a história é indistinguível de uma farsa.**